## Con la reglamentación de una ley aprobada en 1907, comenzará a funcionar ahora una zona franca en el área integrada por La Plata, Berisso y Ensenada

# LA ZONA



La creación de una zona franca en las afueras de La Plata fue impulsada por las autoridades bonaerenses como un paso fundamental para promover el desarrollo de la región y provocar un gran impacto económico y social, favoreciendo especialmente a las pequeñas y medianas empresas. El proyecto, que también genera críticas y deja abierto un debate, será instrumentado en dos etapas y seguramente modificará el perfil de un área con peso propio en la principal provincia del país.

# EL ABECE DE LA ZONA

La reglamentación de una ley sancionada a principios de siglo acaba de instalar un tema hasta ahora casi ignorado: las zonas francas. Pensada para favorecer el comercio y el desarrollo industrial, un área de esta naturaleza comenzará a funcionar por primera vez en la Argentina, en las afueras de La Plata.

Zona franca: es una porción de territorio de un país, preferentemente cercano a un puerto o a un aeropuerto, que tiene extraterritorialidad aduanera, es decir, un lugar en el cual las materias primas o productos en general ingresan, se elaboran o permanecen en él sin pagar aranceles aduaneros. Esta es la definición casi de manual de economía que se utiliza para explicar las características de un modelo bastante difundido en el comercio internacional. Para completar y, de paso, fundamentar su proyecto, la versión oficial agrega: "Las zonas francas industriales se presentan básicamente como instrumento de impulso al intercambio comercial, cuyo objetivo es el desarrollo de las industrias establecidas en la región, por medio del flujo de materias primas importadas, su elaboración y posterior exportación manufacturada, sin estar sujetas a gravámenes al comercio exterior, entre otras ventajas".

La historia de las zonas francas es vieja en el mundo y está asociada, en primer lugar, al renacimiento del comercio en Europa, a fines de la Edad Media. Pero su mayor desarrollo se dio en el siglo pasado: los puertos italianos de Génova y Livorno fueron los primeros en organizarse, cerca de 1850. El camino fue seguido después por otros importantes centros comerciales, precursores de puertos libres, como Hamburgo, Bremen, Copenhague y Danzig. Estos antecedentes fueron tomados en cuenta por los legisladores que argumentaron a favor del proyecto aprobado en 1907.

En América latina, la primera zona franca fue la de Colón, en Panamá, creada en 1948 con un modelo que luego se trasladó a otros países del continente. Actualmente, suman en Latinoamérica más de veinte, algunas conocidas como zonas de tratamiento aduanero especial; México, Colombia, Chile, Brasil y República Dominicana, entre otros, integran la lista. Y a nivel mundial, la cifra asciende a más de quinientas.

En la Argentina, recién se acaba de dar el paso inicial para instalar la primera zona franca. La reglamentación de la ley define sus principales características y los deberes que aún quedan por hacer.

Según está previsto, la explotación de la zona franca quedará a cargo de la actividad privada, en tanto que el Estado deberá garantizar los servicios requeridos para su funcionamiento. En la primera etapa, se pondrá en marcha una zona comercial, como para medir el impacto real de este nuevo sistema. En cambio, para habilitar la zona industrial se profundizarán los estudios con el fin de acondicionarla a las necesidades del sector manufacturero.

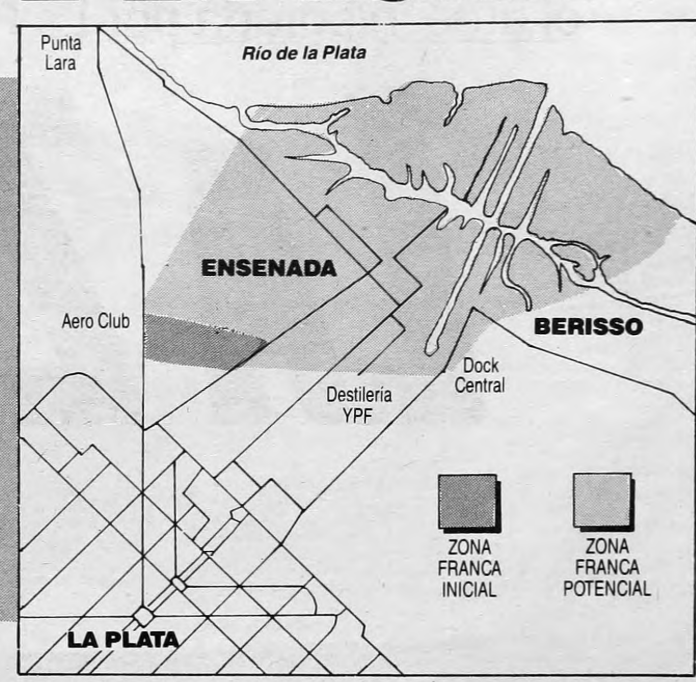
El decreto reglamentario establece que la Subsecretaría de Finanzas Públicas deberá determinar en un plazo de noventa días cuáles serán las desgravaciones para los servicios que se brinden dentro de la zona franca. Además, tendrá que confeccionar un régimen tributario especial para las actividades que se desarrollen en el lugar. Asimismo, se prevé un régimen propio para las exportaciones, que según la reglamentación de la ley no estarán sujetas a ninguna restricción económica existente o a crearse.

Por otra parte, el Ministerio de Economía, por intermedio de la Subsecretaría de Industria, será la autoridad de aplicación de tales regímenes. En un plazo máximo de sesenta días, tendrá que estar aprobado el reglamento de funcionamiento —sobre cuya base se establecerán las condiciones de los pliegos de licitación—, que será elaborado por un órgano de administración y explotación que funcionará en el área del Ejecutivo bonaerense, con la participación de representantes de las comunas de La Plata, Berisso y Ensenada. Además, ante las consultas sobre los procedimientos de radicación en la zona, el gobierno provincial ha dispuesto la apertura de un registro de empresas, con el fin de recabar información acerca del tipo de actividad, características y necesidades de las industrias interesadas.

Las mercaderías que lleguen a la zona franca podrán ser ingresadas luego al territorio nacional o ser reexportadas. En el primer caso, deberán pagar los derechos y gravámenes correspondientes a una importación. En el segundo caso, los depósitos podrán servir para mantener allí los productos o fraccionarlos.

Según los funcionarios provinciales, la mayor ventaja será para las pequeñas y medianas empresas, que podrán acceder así a insumos importados evitando el costo adicional que imponen los sectores intermediarios.

La zona franca se desarrollará en dos etapas y abarcará el área de influencia de La Plata, Berisso y Ensenada.








RIO SANTIAGO

## Astillero en lista de espera

La planta industrial de Astilleros Río Santiago es una de las más importantes del país y, también, una de las más golpeadas por la recesión y otros dramas económicos.

Ahora ha sido incluida dentro de la futura zona franca y los funcionarios bonaerenses confían en que este hecho podría originar rápidos efectos de reactivación.

Astilleros Río Santiago se destaca por su capacidad de procesamiento de acero, así como por las tres gradas de construcción y la extensión de sus muelles. Está en condiciones de construir motores de propulsión naval de alto poder (hasta 40.000 caballos-vapor). También creció su potencialidad para la reparación de buques, especialmente a partir de la incorporación, hace alrededor de cinco años, de un dique flotante de 12.000 toneladas de capacidad de elevación.

Sin embargo, la empresa está herida por la recesión, entre otras razones porque se ven afectadas sus posibilidades de participación en los mercados internacionales, a raíz de las zonas francas con que cuentan otros países como Brasil y Chile. Además, la reparación de buques es absorbida por astilleros uruguayos, que compiten en mejores condiciones por encontrarse en zonas francas.

"Nosotros creemos que la creación de la zona franca en La Plata será positiva para la actividad de la región y que, en este contexto, abre un canal de esperanza para la reactivación de este importante rubro industrial de nuestro país", afirman esperanzados los voceros del gobierno.

## Nace la zona franca

# MAS VALE TARDE QUE NUNCA


El puerto de La Plata, cabeza de la zona franca que se instalará con la reglamentación de una vieja ley.

En 1907 se hizo la ley y, hace apenas diez días, se firmó el decreto reglamentario. Pasaron 84 años desde que se aprobó el proyecto hasta que se decidió instrumentarlo, para crear finalmente una zona franca en el área del puerto de La Plata. La iniciativa, reflotada hace doce meses por el gobernador Antonio Cafiero, apunta a la reactivación de la región conformada por la capital provincial, Berisso y Ensenada y —ahora— deberá superar la prueba de la realidad para demostrar si ese objetivo es posible.

La Ley Nacional 5.142 durmió en los cajones hasta el lunes de la semana pasada, cuando el presidente Carlos Menem viajó a La Plata para firmar, en compañía de Cafiero, el correspondiente decreto reglamentario. "La creación de una zona franca en el puerto de La Plata facilitará la exportación y la importación de productos, a la vez que generará una interesante demanda laboral y servirá de significativo estímulo a la actividad industrial y comercial de la región", afirmó el gobernador, como lo venía haciendo desde hace un año, cuando decidió promover el decreto.

Claro qué, como había ocurrido antes, quedaron abiertos interrogantes sobre los efectos prácticos que tendrá la ley. ¿La zona franca terminará siendo un enorme free shop? ¿La importación no debilitará las industrias en lugar de favorecerlas? ¿Los productos ingresarán efectivamente a precios internacionales?, son algunas de las preguntas que hacen los críticos, convencidos de que no se adoptaron los reaseguros necesarios que eviten consecuencias negativas para la golpeada industria local.

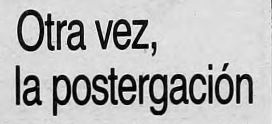
Cafiero (ver contratapa) y sus funcionarios han argumentado una y otra vez a favor del establecimiento de la zona franca, señalando además que debe ser considerada parte de un plan mayor para revitalizar la provincia. "La zona franca, la reciente provincialización del puerto de La Plata, las obras de ampliación del aeropuerto platense, la finalización de la autopista Buenos Aires-La Plata y la electrificación del Ferrocarril Roca representan en conjunto un proyecto integrado de desarrollo regional, que pondrá a La Plata, Berisso y Ensenada en las mejores condiciones potenciales de generar un crecimiento sostenido de la actividad productiva y comercial. No es la primera vez que en los últimos tiempos toman estado público emprendimientos que tienen lugar en esta región, como el Polo Tecnológico e Industrial de Informática y Telecomunicaciones enclavado en las instalaciones del ex frigorífico Swift", resume la respuesta oficial.

"Esto no significa de ninguna manera poner en funcionamiento un sector al estilo free shop de los aeropuertos, sino un sector de almacenamiento y depósito de grandes volúmenes de mercaderías, que serán retiradas de la zona por los industriales a medida que las necesiten para sus producción", afirman los voceros del gobierno y se remiten al decreto reglamentario, para demostrar que las cosas se irán realizando paso a paso, de acuerdo con la evolución el proyecto. "De las evaluaciones realizadas, surge la necesidad, en una primera etapa, de limitar la actividad de dicha zona franca al aspecto comercial, de modo tal que permita mensurar el impacto sobre las actividades que se desarrollan en el territorio aduanero general", dice la norma reglamentaria.

Mario Cafiero, secretario general de la gobernación bonaerense, sostiene que "esta zona franca va a generar un polo de desarrollo en la región que extenderá sus beneficios mucho más allá del territorio provincial". La idea es que a diferencia de sus similares de Iquique, Miami y Nueva York, no se transforme en un gigantesco supermercado de productos del exterior, sino que sirva para abaratar costos industriales, liberando de impuestos a los insumos importados. Como objetivo a más largo plazo, se buscará que los industriales puedan satisfacer aquí demandas que actualmente son canalizadas vía Chile o Colonia, por ejemplo. En definitiva, apuntan desde el gobierno, se podrán conseguir materias primas —en principio, para actividades del lugar, como metalmecánica, informática y petroquímica— y no perfumes, ni automóviles, ni ropa.

Además de las explicaciones una y otra vez repetidas, los voceros oficiales señalan el hecho de que la iniciativa cuenta con el apoyo de los municipios de La Plata, Berisso y Ensenada, de la Junta de Desarrollo Regional, que nuclea a diez cámaras empresarias de la región, de la Cámara Portuaria de La Plata, de la CGT regional y de organizaciones intermedias del lugar. Y para afirmar que la zona franca es parte de un proyecto global, señalan que en el mismo acto de reglamentación de la vieja ley, el gobernador suscribió el decreto que establece el régimen de administración autárquica de los puertos provinciales.

Argumentos a favor y en contra al margen, lo cierto es que la iniciativa ya está en marcha. La zona franca se instalará en un área de 17 hectáreas y está previsto que su explotación quede en manos de la actividad privada, en tanto que el Estado garantizará los servicios para su funcionamiento (ver página 2). En esta primera etapa, se tratará de una zona comercial, en tanto que para darle luz verde al área industrial se realizarán estudios con el fin de adaptarla a las necesidades del sector.




## Otra vez, la postergación

La Municipalidad de La Plata trabajó intensamente junto con los municipios de Berisso y Ensenada y las fuerzas vivas de la región representadas por cámaras empresarias, colegios profesionales, federación de instituciones y universidad, cuando el gobierno de la provincia propuso definir el perfil, localización, beneficios e infraestructura de la zona franca para La Plata, y así posibilitar una adecuada reglamentación de la Ley 5142.

También integró el órgano consultivo creado por resolución N° 552 del ministro Cavallo, que integraban provincia y municipio para asesorar a la Comisión Técnica Nacional que trabajaba en el decreto reglamentario de la ley, a los efectos de garantizar "la armonía con los proyectos de desarrollo de la región"; sin embargo, jamás fue convocado hasta el día en que se firmó el decreto, jamás contó con un borrador del mismo.

Es decir, nos usaron para el discurso: el gobierno nacional que "dijo" que nos iba a preguntar, nunca nos preguntó. Y el gobierno provincial que sí nos preguntó, no hizo nada acerca de aquello que los municipios y la comunidad de la región opinaron: porque la localización definida no quita ni pone nada al puerto local, ni apuntala su desarrollo. Y centralmente, porque el perfil de la zona franca debía ser industrial y exportador, y termina siendo comercial-importador, destrozando nuestras aspiraciones de mano de obra ocupada y de *reactivación productiva* para competir en los mercados internacionales. Transformando un beneficio en una preocupación de por dónde entrarán y saldrán los camiones con productos importados, y de cómo se controlará el contrabando y el mercado negro.

Otra vez, un espacio legítimamente ganado por esta región es ocupado por intereses ajenos. Y otra vez, nuestros sumos gobernantes se olvidan de las elementales razones de postergación de su pueblo.

* *Intendente de La Plata.*

"Esto no será un free shop"

# CAFIERO LE PONE LA FIRMA

**El gobernador bonaerense rechaza todas las críticas a la instalación de una zona franca en el área La Plata, Berisso y Ensenada. Afirma que la iniciativa generará un gran impacto económico en la provincia y sostiene que no hay razones para temer un festival del importado.**

Gustavo Gilabert



**Cafiero defiende la zona: "Su existencia se apoya en razones históricas, económicas y geopolíticas".**

Antonio Cafiero fue el principal promotor de la firma del decreto presidencial para instalar una zona franca en el área del puerto de La Plata. Antes, para lograr la reglamentación de la ley olvidada por más de ocho décadas y ahora para defenderla el gobernador se pone los botines y saca afuera todas las pelotas cuando caen en su terreno las críticas que señalan la posibilidad de que el proyecto termine teniendo el efecto inverso al buscado, es decir, que produzca más anemia a la industria en lugar de revitalizarla. "No tengo dudas de que el efecto será positivo para la industria, en especial para las pequeñas y medianas empresas" asegura y enfatiza: "Póngale la firma".

*—Doctor Cafiero, usted sabe que a pocos días de los comicios cualquier medida puede ser sospechada de proselitista. ¿Por qué se aceleró este decreto a dos semanas de las elecciones y se lo presentó en un gran acto realizado en La Plata, con la presencia del presidente Menem?*

—En realidad, la firma reciente del decreto es la culminación de una tarea que emprendimos hace casi dos años y que llega a concretarse gracias a la comprensión y el interés del gobierno nacional. Esto no nació de la noche a la mañana por obra de la campaña electoral, sino que obedece al esfuerzo de la comunidad de la región donde se instalará la zona franca y del gobierno provincial, que han trabajado mucho para llevar adelante una iniciativa que quizás aún no ha sido dimensionada en toda su potencialidad por el pueblo de la provincia. Además, es parte de un objetivo que nos planteamos al asumir nuestra gestión.

*—Eso suena a decir: nosotros prometimos y cumplimos...*

—Pero es verdad, entre los proyectos con los que arribamos a la provincia cuando nos hicimos cargo del gobierno figuraba la recuperación económica y social de la región de La Plata, Berisso y Ensenada, que se hallaba muy deprimida. Queríamos hacer de ella un polo de desarrollo con influencia sobre el resto del territorio bonaerense y fundamentábamos esta propuesta en los elementos calificados con que cuenta la región para un proyecto de esta magnitud: un puerto de excelentes condiciones naturales, universidades de alto nivel científico y tecnológico, una población de tradición industrial, la disposición de todos los servicios necesarios y la existencia de una dirigencia empresaria con voluntad de arriesgar. Y esto no es teoría nada más.

*—¿Y la práctica?*

—Hay datos de una nueva realidad. En una primera etapa pusimos en marcha el Polo Tecnológico Informático y de Telecomunicaciones, luego instalamos el Polígono Industrial, en el cual ya están operando pequeñas y medianas empresas; después nos lanzamos a la reactivación del puerto de La Plata, una vez que logramos su provincialización, y culminamos con la habilitación de esta zona franca, prevista por una ley nacional de 1907 que nunca había sido puesta en práctica y a partir de la cual, estoy seguro, provocaremos un alto impacto económico y social en la región, en especial por las condiciones de apertura que se dan en el país y con vistas al MERCOSUR.

*—Usted es muy optimista respecto de las consecuencias de este proyecto, pero ¿qué medidas concretas se adoptaron o se adoptarán para que la zona franca no termine siendo una especie de free shop gigante que perjudique a la golpeada industria nacional?*

—La implementación de la zona franca prevé dos etapas. En principio será comercial y luego incorporará la actividad industrial. De todos modos, nunca funcionará como un free shop al estilo de los aeropuertos, donde se puede ir a comprar cosas importadas en forma minorista, sino que actuará como un lugar de almacenamiento y depósito de grandes cantidades de insumos o mercaderías de las que harán uso, previo pago de los derechos aduaneros correspondientes, los industriales que las traigan al país. El perjuicio a la industria nacional no depende de la instalación o no de esta zona franca, sino de los aranceles que se fijen para los productos importados.

*—¿Y por qué presupone sin dudas que el efecto será positivo?*

—Estoy seguro de que en este caso el efecto será positivo, especialmente para las pequeñas y medianas empresas, porque facilitará y abaratará los mecanismos de importación de insumos para la industria. Las grandes corporaciones industriales tienen solucionado ese problema; en cambio, las pequeñas y medianas empresas, al no poder comprar grandes cantidades en el país de origen, deben recurrir a intermediarios que encarecen el costo de los insumos y tornan no competitiva su actividad. La zona franca, al permitir el fraccionamiento y la distribución en pequeños lotes, posibilitará a los empresarios menos poderosos adquirir los insumos a un costo casi similar al valor de origen más, claro está, el flete.

*—Precisamente, otro de los cuestionamientos es que esta zona franca más que favorecer el desarrollo de la región beneficiará sobre todo a importadores e industrias ya instaladas que podrán financiar mejor el costo de su producción.*

—Dinamizar las exportaciones y las importaciones no es malo para el país, porque genera actividad económica. Todo lo que en el comercio exterior interponga barreras que no sean arancelarias, lo único que hace es encarecer el costo de la producción, en beneficio de sectores intermediarios que participan, en algunos casos, hasta en forma oligopólica. Respecto del beneficio de la región, entiendo que no puede haber dudas de que ello ocurrirá, porque tan sólo la amplia gama de servicios necesarios para garantizar el funcionamiento de un proyecto de este tipo generará una importante cantidad de empleos. La zona franca de Iquique, en Chile, con otras características, generó unos veinticinco mil nuevos puestos de trabajo y nuestras proyecciones indican que aquí el impacto tiene que ser mayor. Mientras Iquique es una zona de enclave, alejada de grandes centros urbanos e industrias, la de La Plata está inmersa en el principal cordón industrial y urbano del país y, además, posee un puerto que producirá también actividad por el mismo flujo comercial. De esto son conscientes los empresarios y los trabajadores de toda la región, porque comprenden que ésta es una posibilidad única para hallar la esperada recuperación de la economía y del trabajo.

*—Algunos especialistas dicen que los productos podrían costar en esta zona franca entre un 50 y un 60 por ciento más que, por ejemplo, en su similar de Miami.*

—No sé qué datos pueden manejar para hacer tal estimación, pero el costo en cualquier zona franca es el del país de origen más el flete. De manera que el encarecimiento vendría por el lado del flete, que tiene que ver con la cantidad y el volumen transportado y que muy difícilmente alcance el 50 o el 60 por ciento del valor del producto. Sea como fuere, el costo del flete hay que pagarlo con zona franca o sin ella.

*—Para finalizar, gobernador, ¿no se corre el riesgo de que el establecimiento de esta zona franca afecte el desarrollo de otras provincias y se transforme en un privilegio para Buenos Aires?*

—Aquí cabe una aclaración que tiene que ver con el cuadro real de la provincia, del que vengo hablando hace mucho tiempo: Buenos Aires dejó de ser privilegiada y rica; hoy es una provincia pobre con bolsones de riqueza a la que hay que reactivar para que ayude a la recuperación del país en general. Por otro lado, la instalación de una zona franca en La Plata tiene fundamentos históricos, económicos y geopolíticos. Se origina en una ley nacional de 1907 y por sus características no podría estar en otro lado que no fuera aquí. Insisto: está instalada en medio del cordón industrial más importante del país, al cual va a servir, y cuenta con un puerto en condiciones de ser la puerta de entrada y salida de sus productos e insumos. Instalarla en otro sitio significaría mayores costos en transporte y servicios, lo que haría inútil su existencia. Además, el país necesita una zona franca que esté en condiciones de competir con las del Uruguay, Chile y Brasil, que tientan con sus servicios a los industriales argentinos.